8
Wet veiligheidsonderzoeken

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet veiligheidsonderzoeken in verband met het opnemen van een grondslag voor het doorberekenen van kosten verbonden aan het uitvoeren van veiligheidsonderzoeken alsmede enkele andere wijzigingen (33673).**

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

De beraadslaging wordt hervat.

☐

Minister **Plasterk**:
Voorzitter. Er zijn in de eerste termijn een aantal fundamentele en belangrijke onderwerpen aangesneden, die ik ook goed begrijp. Ik zal proberen om daar in mijn inbreng adequate antwoorden op te geven. Ik wil kort spreken over de aanleiding voor het hier voorliggende wetsvoorstel. Daarna ga ik in — dat zal het belangrijkste onderdeel zijn, denk ik — op de onderliggende argumentatie, de onderbouwing van het voorstel. De heer Schouwenaar en anderen hebben daar een aantal fundamentele vragen over gesteld. Vervolgens zeg ik iets over de aantallen. De heer De Graaf en anderen hebben gevraagd naar het beoogde effect op het terugdringen van de aantallen en wat de consistente lijn is in de onderbouwing van het voorstel. Ten slotte zal ik ingaan op een aantal resterende overige punten.

Ik wil allereerst signaleren — dat is in de eerste termijn ook al geconcludeerd — dat de aanleiding voor dit wetsvoorstel lag in het beperkte budget voor de AIVD. Dat was een aanleiding om de hele begroting nog eens kritisch door te lopen, om nog eens goed te kijken of alle posten die erin stonden misschien niet ook anders zouden kunnen worden ingevuld, of het allemaal wel noodzakelijk was en of het daar allemaal wel thuishoorde. In die context stuitten wij op een aantal diensten die voor derden werden verricht en die in de ogen van de regering in feite bedrijfskosten waren die toerekenbaar waren aan de degenen die daar profijt van hadden. De opbrengst van die maatregel is overigens al verdisconteerd in de begroting ongewijzigd beleid. De orde van grootte is maximaal 6 miljoen euro. Het aantal veiligheidsonderzoeken wordt immers niet door de minister van Binnenlandse Zaken bepaald, maar door de desbetreffende vakminister. Voor het overgrote deel is dat de minister van Veiligheid en Justitie. Als dat aantal omlaag gaat — daar streeft de minister van Veiligheid en Justitie wel naar — zullen de kosten natuurlijk omlaag gaan en zal ook het gat dat geslagen zou worden als dit voorstel het niet zou halen kleiner zijn. Het is echter wel die orde van grootte.

De heer De Graaf zei in zijn eerste termijn dat het hier niet om honderden miljoenen gaat. Dat is zo. Het gaat maar om enkele miljoenen. Voor de goede orde merk ik echter wel op dat de hele begroting van de AIVD 200 miljoen bedraagt. Ik ben blij dat het niet om honderden miljoenen gaat, maar op dat bedrag gaat het bij een paar miljoen toch over procenten van de begroting van de AIVD. Ten opzichte van bijvoorbeeld de afgelopen jaar gerealiseerde intensivering van 40 miljoen voor het jihadisme en het in de gaten houden van de oostgrenzen van Europa, is het bedrag wel degelijk significant.

Dit was de aanleiding om hier kritisch naar te kijken. Wij hebben binnen de overheidssector gezegd dat daar waar er elders in de overheid een veiligheidsonderzoek noodzakelijk is voor het proces dat men daar voert, dat wordt doorberekend. Dat is inmiddels vastgelegd en behoeft geen wetswijziging. Daar waar het de particuliere sector betreft, behoeft het wel een wetswijziging. Dat is het voorstel dat hier voorligt.

Laat ik meteen maar toegeven — ik begin bij de heer Schouwenaar, maar het debat is door velen op dezelfde manier aangesneden — dat de onderbouwing nogal breedsprakig was. Een aantal argumenten werd ten overvloede aangevoerd. Als je die argumenten ieder voor zich onder de microscoop legt, moet je je afvragen wat de draagkracht ervan is. Laat ik dan beginnen bij de eerste van de heer Schouwenaar. Ik citeer dan wat hij in zijn bijdrage als het kabinetsstandpunt citeerde. Ik heb het eerlijk gezegd niet letterlijk kunnen terugvinden in de bijdragen van de kant van het kabinet. Dat is maar goed ook, want ik ben het er niet mee eens. Ik denk echter wel dat het precies het knellende punt is. Het gaat om de volgende opvatting, die ik dus niet deel: de overheid zorgt voor de nationale veiligheid, dat dient als een paraplu over ons land, onder die paraplu kunnen bedrijven hun activiteiten uitvoeren en winst maken, maar dan moeten zij ook bijdragen in de lasten. Als dat generiek de redenering zou zijn, zou ik daar niet voor zijn. Dat is immers in feite een blanco cheque om te zeggen: iedereen heeft wat aan veiligheid, dus als ze nog geld nodig hebben bij de AIVD kunnen we dat bij een bedrijf halen want die hebben ook allemaal belang bij de nationale veiligheid. Dat mag de redenering dus niet zijn.

De essentie van de redenering is wat mij betreft het antwoord op de vraag van de heer Schouwenaar: waar zit nu het bedrijfsbelang? Ik zal proberen hem ervan te overtuigen dat het bedrijfsbelang erin ligt dat dat ze het product dat ze aanbieden, namelijk luchtvaart, alleen maar kunnen aanbieden als dat op een veilige manier gebeurt. Anders zou de overheid dat ook niet goedkeuren. Binnen die context worden er door de overheid allerlei voorwaarden gesteld. Die voorwaarden zijn bijvoorbeeld dat mensen bij de gate geen vloeistoffen mee naar binnen mogen nemen, dat hun bagage wordt doorzocht, dat ze gefouilleerd kunnen worden, dat ze door zo'n poortje gaan en dat er personeel staat dat dat doet. Al die kosten worden gemaakt terwijl het bedrijf daarin feitelijk geen keuze heeft. Het zijn immers voorgeschreven handelingen die daar moeten worden verricht. Die zijn echter wel nodig om het product "luchtvaart" op de markt te kunnen brengen.

Als mensen — dan spreekt ook de liberaal in mij, want dan probeer ik even om zuiver naar de kostentoerekening te kijken — vanuit Nederland naar Zwitserland willen voor de wintersport, kunnen ze met de auto gaan. Dat mogen ze helemaal zelf weten. Ook dan gelden overigens voorschriften, voor de veiligheid van die auto. Ook dan moeten mensen die zelf betalen. Wanneer zij dat doen per vliegtuig, is de schaal waarop er iets mis zou kunnen gaan met de veiligheid dusdanig groot dat de overheid eisen stelt aan wat er gebeurt met het fouilleren van mensen die meerei-

zen, aan het personeel, de crew aan boord, en ook aan het onderzoek dat er plaatsvindt voor wat betreft de intenties van de mensen die bijvoorbeeld in de cockpit achter de stuurknuppel zitten. Al die eisen worden doorberekend. Dat brengt met zich mee dat de security charge op Schiphol 250 miljoen euro per jaar is. De reiziger betaalt €12,82 per ticket voor het feit dat dat nu eenmaal intrinsieke kosten zijn van de luchtvaart. Het gaat er hier om dat er dus 3 miljoen euro bovenop zou komen voor het laatste deel van die hele keten, namelijk zeker weten dat er geen veiligheidsrisico is bij de mensen die het allemaal bemannen of bevrouwen. Dat zou de security charge verhogen van €12,82 naar €12,95 per ticket.

De heer **Thom de Graaf** (D66):
Een vraag, even voor mijn begrip. Worden de kosten van het patrouilleren op Schiphol door de Koninklijke Marechaussee en de politie doorberekend in de security charge?

Minister **Plasterk**:
Dat valt zo ver buiten mijn portefeuille, dat ik dat even zou moeten navragen. Ik weet in elk geval dat dat wel het geval is voor de kosten van het feit dat men aan boord gaat, ook voor de kosten van het feit dat men daar gecheckt wordt en dat de bagage daar wordt gecheckt.

De heer **Thom de Graaf** (D66):
Dat hangt dan weer af van de vraag wie dat doet. Als dat medewerkers zijn van de luchtvaartmaatschappij dan wel van Schiphol die dat op instigatie doen, snap ik dat dat wordt doorberekend in het ticket. Mij ging het hier over het handelen van overheidsfunctionarissen, bijvoorbeeld mensen van de politie en de Koninklijke Marechaussee, die op Schiphol actief zijn, die patrouilleren en zichtbaar aanwezig zijn. Dat zijn overheidskosten. Mijn vraag is of die worden doorberekend in dat ticket van de passagier of dat Schiphol dan wel de luchtvaartmaatschappij daarvoor moet betalen.

Minister **Plasterk**:
De discussie over het doorberekenen van politiekosten aan maatschappelijke activiteiten is een heel brede. De heer De Graaf verwees daar in zijn eigen termijn ook al naar. Ik noem de politiekosten bij voetbalwedstrijden. Hoewel er wellicht een rationaliteit te vinden zou zijn in het toerekenen daarvan, is de wetgever daar tot dusver altijd zeer terughoudend in geweest. Je zou immers niet de indruk willen wekken dat politiesurveillance te koop is voor de degene die zou kunnen betalen. Nogmaals, houd mij ten goede. Bij mijn weten is de politiesurveillance nergens privaat betaald, ook niet op Schiphol.

De **voorzitter**:
Tot slot op dit punt, mijnheer De Graaf.

De heer **Thom de Graaf** (D66):
Volgens mij klopt het wat de minister zegt op dit punt. Ik vraag het omdat ik wil weten wat nu het fundamentele verschil is tussen dat overheidshandelen, ter uitvoering van een overheidstaak, en het doen van onderzoek ten behoeve van het afgeven van een verklaring van geen bezwaar voor een vertrouwensfunctie waar het betreft de nationale veiligheid.

Minister **Plasterk**:
Waar het gaat om een verklaring omtrent het gedrag of waar de Hoogovens kosten moeten maken om te voldoen aan eisen van nationale veiligheid, is het natuurlijk logisch dat die als bedrijfskosten worden toegerekend aan het proces. Dat maakt ook een zuivere afrekening in de markt mogelijk. Burgers die vanuit Nederland naar Zwitserland willen gaan en dat met de auto doen, maken immers andere kosten. Als zij willen vliegen, maken zij kosten die mee opschalen met het aantal mensen dat vliegt. Als mensen er uiteindelijk voor kiezen om toch per luchtvaart te gaan, dan is dat prima, is dat uitstekend, maar dan moeten wel de integrale kosten die daarvoor moeten worden gemaakt, worden toegerekend. Dat is met inbegrip van hetgeen nodig is om een veilige vlucht mogelijk te maken. Het grote precedent is dat dit ook door de overheid gestelde regels zijn voor het checken van bagage, het fouilleren van mensen en het toezicht op het hele proces. Onderdeel daarvan is dat men zeker weet dat de mensen die daar werken niet met suïcidale neigingen rondlopen of anderszins verkeerde plannen hebben. Het gaat om toerekenbare bedrijfskosten die voortvloeien uit de eisen die gesteld kunnen en moeten worden aan de veiligheid. Dat is ook op veel andere plekken in de Nederlandse samenleving het geval. Ik noemde al Hoogovens, maar ook kan gedacht worden aan de kerncentrale. Over de mensen die daar met hun vingers bij de rode knop zitten, mag geen twijfel bestaan. Daar moet zo goed mogelijk op worden toegezien.

De kosten die door de diensten in dit kader worden gemaakt, zijn per keer in rekening te brengen. Binnen de luchtvaart gaat het om €87 per persoon. Dat is geen astronomisch bedrag, maar omdat per jaar 38.000 van zulke onderzoeken plaatsvinden — die zijn niet allemaal goedkoop; er zijn A- en B-categorieën onderzoek — gaat het toch om een aantal miljoenen. Voor een kleine dienst als de AIVD zou een gat in de begroting worden geslagen als die kosten niet zouden worden doorberekend. Nogmaals, binnen de overheid doen wij hetzelfde.

Dit is in feite de essentie van mijn antwoord aan de heer Schouwenaar. Hij noemde vijf argumenten ...

De heer **Thom de Graaf** (D66):
Ik wil even reageren op de opmerking dat er een gat in de begroting wordt geslagen als die kosten niet zouden worden doorberekend. Ik denk dat wij het heel secuur moeten formuleren, want anders zou de suggestie gewekt kunnen worden dat als de Kamer het wetsvoorstel niet aanvaardt, de Kamer verantwoordelijk is voor het slaan van een gat in de begroting van de AIVD. De minister kan die begroting nog niet hebben gebaseerd op een wet die nog niet is aanvaard. Volgens mij klopt de formulering van de minister dus niet.

Minister **Plasterk**:
Het meerjarenbegrotingsbeeld is onderbouwd met een aantal maatregelen. Een van die maatregelen is het doorberekenen van deze kosten. Daarvoor is een wettelijke grondslag nodig. Als de nu aan de orde zijnde wet hier zou

sneuvelen, ondanks het feit dat de begroting is vastgesteld — overigens ook door de Eerste Kamer — dan zou dat een probleem opleveren in het uitvoeren van de taken van de AIVD. De heer De Graaf zei dat het niet gaat om honderden miljoenen, maar hij vergat daarbij te zeggen dat de begroting van de AIVD geen honderden miljoenen telt. Die begroting heeft een omvang van slechts 200 miljoen. Het niet doorberekenen zou dus een serieuze problematiek creëren voor de uitvoering van de taken van de AIVD.

De heer **Thom de Graaf** (D66):
Dat snap ik. Dit betekent dat het gat ontstaat doordat de regering misschien te voortvarend iets in de begroting heeft opgenomen, terwijl zij niet zeker wist of dat werd gedragen door de volksvertegenwoordiging. Op die manier zou het moeten worden geformuleerd.

Minister **Plasterk**:
Ik dank de heer De Graaf voor deze aanvulling, maar het gat blijft. Wij zijn het erover eens dat het gat zou ontstaan. Dat gat zou dan moeten worden gedicht door minder te doen aan andere kerntaken van de AIVD. Overigens is de invulling van het bezuinigingspakket eerder in algemene zin met de Tweede Kamer besproken. Daarbij is ook dit aspect genoemd. In die zin wekt dit aspect dus geen verbazing. Inderdaad behoeft de onderbouwing een wetswijziging. Daarvoor staan wij hier. Het is volledig aan de Eerste Kamer om die wetswijziging al of niet te accepteren.

Ik loop nog even de vijf door de heer Schouwenaar genoemde punten langs. Uiteindelijk vallen die punten samen in de hoofdvraag: wat is het aanwijsbaar belang in de onderbouwing van het wetsvoorstel? Het is uiteraard duidelijk dat men gemak heeft van betrouwbaar en loyaal personeel. Daarom is het wellicht nuttig om de bedoelde verklaring te krijgen. Ik kan mij echter goed voorstellen dat een bedrijf zich ook zonder die verklaring kan vergewissen van de loyaliteit van het personeel. Hooguit kan die verklaring daar een zekere bijdrage aan leveren.

Het derde argument van de heer Schouwenaar valt in feite samen met het eerste. De klanten profiteren van de veiligheid. Sterker nog, men zou die klanten niet eens mogen vervoeren van de overheid als dat niet op een veilige manier zou kunnen gebeuren. In dat geval zou er helemaal geen luchtvaart kunnen zijn.

Op het vierde argument ben ik al ingegaan. Alle kosten die in het kader van de veiligheid worden gemaakt, bijvoorbeeld bij het aan boord gaan van passagiers, maar ook aan boord van het vliegtuig, zijn onderdeel van de security charge.

Er wordt een vergelijking gemaakt met de kosten van een vergunning. Ik ben direct bereid om te zeggen dat het hier een andere casus betreft, maar de Raad van State heeft geoordeeld dat strikt genomen het laten meebetalen door degene die profijt heeft van overheidshandelen — in die context werd gesproken over een vergunning — ook hier geldt. De Raad van State zei er echter bij dat dit niet de bedoeling mag hebben dat er op grond van kostenbesef minder veiligheidsonderzoeken plaatsvinden op een moment dat dit wel zou moeten gebeuren. Wij moeten het proces in feite in tweeën knippen. De vraag welk functies om een veiligheidsonderzoek vragen, moet door de vakminister beantwoord worden, in dit geval de minister van Veiligheid en Justitie. Dat is het enige criterium. Dat is meteen een antwoord op de vraag van de heer De Graaf of het voor de veiligheid noodzakelijk is dat er een dergelijk veiligheidsonderzoek komt. Anders is er geen wettelijke grondslag voor de AIVD om inbreuk op de privacy te mogen maken om het veiligheidsonderzoek te doen. Dat is het enige criterium.

Wel kan de luchtvaartsector zich bij het inrichten van de bedrijfsprocessen realiseren dat men niet iedereen in de allerhoogste veiligheidscategorie hoeft te plaatsen. Het hangt er vanaf hoe men die processen organiseert. Ik geef een voorbeeld uit een andere sector die hieronder valt, te weten de kernenergiesector. Men kan het bedrijfsproces zo inrichten dat jan en allemaal in de controlekamer kan. Voor al die mensen moet dan een veiligheidsonderzoek worden gedaan. Men kan echter ook besluiten om de toegang tot de controlekamer te beperken tot de mensen die daar absoluut moeten zijn. De rest komt er dan niet in. Op die manier is er minder veiligheidsonderzoek nodig.

De prijsprikkel zal naar mijn mening nihil zijn. Op een uitgave van 250 miljoen per jaar voor de security charge, zal het 3 miljoen extra opleveren voor de luchtvaartsector. Dat is verwaarloosbaar klein. Ik hoop dat men eerder om andere redenen het aantal veiligheidsfuncties beperkt. Nogmaals, uiteindelijk is het de vakminister die besluit welke functies wel of geen onderzoek behoeven.

Ik stap over op de overige punten die zijn aangevoerd. Allereerst de vraag van de heer Schouwenaar over het vormen van een pool. Het vormen van een pool is in feite niet toegestaan op grond van de Wet op de inlichtingen- en veiligheidsdiensten. De Raad van State concludeert dat men een individuele reden moet hebben om iemand voor een veiligheidsonderzoek in aanmerking te laten komen.

De heer Meijer heeft uitgebreid gesproken over de gang van zaken ten tijde van de Koude Oorlog en de rol van de BVD. Ik wil op deze plek bevestigen noch ontkennen dat die rol op de door hem geschetste manier is gespeeld. Ik beperk mij tot de opmerking dat de AIVD er alles aan doet om zich rechtstatelijk te gedragen en binnen de grenzen van de wet te opereren. Daarbij past niet dat er een categorie "ons soort mensen" wordt herkend die er wel bij mogen terwijl anderen dat niet mogen. Dat zou natuurlijk volstrekt niet passen binnen de criteria van de Wiv. Zowel de parlementaire controle als de toezichthouder CTIVD ziet daarop toe.

Het voorgaande geldt ook voor de bewijslast. Het luistert nauw. Het niet verlenen van de verklaring van geen bezwaar kan meebrengen dat iemand een bepaalde baan niet kan krijgen, dus de criteria moeten precies zijn. Die criteria vloeien voort uit de Wet veiligheidsonderzoeken. Mocht daar discussie over zijn, dan moet die strikt genomen gevoerd worden met de minister van Veiligheid en Justitie. Ik ga niet over het aanwijzen van functies waarvoor een veiligheidsonderzoek nodig is. Dat geldt overigens ook voor de enkele gevallen waarin na verloop van een aantal jaren besloten wordt dat er geen verlenging van de verklaring van geen bezwaar kan worden verleend. Op die beslissing is beroep mogelijk op grond van het bestuursrecht, want dat is een verstrekkende stap. De bewijslast is voor de heer Meijer een belangrijk punt. Als iemand in het verleden een aantal niet verklaarde jaren heeft doorgebracht in het mid-

den van een ver continent, kan dat een bezwaar opleveren, omdat men niet zeker kan weten wat betrokkene daar gedaan heeft. Dat kan ertoe leiden dat men voor bepaalde categorieën functies zegt dat er een te groot gat in een cv zit om het zeker te kunnen weten, hetgeen leidt tot het niet verlengen van een verklaring van geen bezwaar. Dat is de systematiek van de Wet veiligheidsonderzoeken.

De heer Van Dijk heeft het belangrijke punt gemaakt dat wij zeker moeten stellen dat veiligheidsfuncties altijd als zodanig worden aangewezen. Dat is het geval, want dat gebeurt geheel onafhankelijk door de minister van Veiligheid en Justitie.

De heer De Graaf vroeg: hoe zit het met de kosten? Hoe zit dat nou precies? Hoe zit het met die twee redeneringen? Wat is de dominante argumentatie geweest voor dit wetsvoorstel? Op die specifieke vragen heb ik al antwoord gegeven. Hij citeerde mij. Laat ik hem dan citeren. Het proces is zo dat een dergelijk onderzoek alleen zal plaatsvinden als daartoe in het kader van de nationale veiligheid een werkelijke noodzaak voor ontstaat. Ik heb dat tweetrapsproces geschetst, waarbij allereerst de organisatie zelf haar eigen organisatie inricht en de minister van Justitie vervolgens bekijkt welke van die functies een veiligheidsonderzoek met zich meebrengen.

Over het particulier profijt hebben wij gesproken.

Ten slotte kondigde de heer De Graaf al een motie aan, als ik hem goed verstaan heb, over het brede thema van het doorberekenen van veiligheidsbevorderende maatregelen. Hij betrok daar ook de hele politie bij. Daarmee trek je een gigantische discussie open. Hij verwees zelf al naar voetbalgeweld en de vraag hoe om te gaan met het doorberekenen van de kosten daarvan. Ik hoop dat wij die discussie los kunnen zien van het voorliggende wetsvoorstel. Het staat mij ook niet vrij om een dergelijk onderzoek toe te zeggen. Dat ligt 100% op het terrein van Veiligheid en Justitie, want dat is dan het onderwerp waar het over zou gaan. Dus ik ben er op dit moment geen voorstander van om dat te doen, maar als de Eerste Kamer met de minister van Veiligheid en Justitie in debat wil over het doorberekenen van veiligheids-, justitie- en politieactiviteiten, dan kan dat.

De heer **Thom de Graaf** (D66):
De minister wijst iets af wat ik niet gezegd heb, dus dat maakt het makkelijk. Wat ik heb gevraagd, is een beschouwing van de regering over het principe van doorberekening van kosten van overheidshandelen en -diensten, met daarbij een beleidskader. Ik heb het niet gerelateerd aan de veiligheid en ook niet alleen aan het domein van Veiligheid en Justitie. Dus ik vraag de minister van Binnenlandse Zaken namens de regering om een reactie op die suggestie. Wijst hij die ook af, dan kan het inderdaad goed zijn dat daar in tweede termijn een motie over wordt ingediend.

Minister **Plasterk**:
Het is goed dat de heer De Graaf dat heeft toegelicht, want het is mij nu volledig helder. Als je dit thema verbreedt tot het doorberekenen van alle overheidshandelen en -diensten — dan heb je het ook over gratis onderwijs, de kosten van de kinderopvang en allerlei andere functies die al dan niet gratis worden aangeboden — dan gaat het in feite om de politieke discussie over de volgende vragen. Welke onderwerpen worden volgens het profijtbeginsel geheel in rekening gebracht? Welke worden gesubsidieerd? Welke worden geheel gratis verschaft? Dan zie ik mij of de regering niet in staat om daar in den brede een nuttig antwoord op te geven, want dat is echt een kwestie van politieke preferentie.

Mevrouw De Boer vroeg naar de opbrengsten. Die heb ik genoemd. Ik heb wel gezegd dat dat een maximum is, want de minister van Justitie is al bezig om het aantal veiligheidsfuncties te reduceren. Dat zou kunnen betekenen dat de kosten die daarvoor gemaakt worden, minder zijn dan die 6 miljoen die in 2012 is geschat. Dat zou kunnen betekenen dat het gat dat zou worden geslagen als dit voorstel niet wordt gesteund, wellicht kleiner zou zijn dan die 6 miljoen. Dat is in ieder geval de orde van grootte. Zij citeerde de opvatting van de Raad van State. Die heb ik zojuist ook geciteerd.

De heer Holdijk heeft een punt aangesneden waar ik naar aanleiding van de bijdrage van de heer Schouwenaar in zijn algemeenheid antwoord op heb gegeven.

Ik dacht dat ik alle vragen daarmee had beantwoord.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan zijn wij nu toegekomen aan de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik geef het woord aan de heer Schouwenaar.

☐

De heer **Schouwenaar** (VVD):
Mevrouw de voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording. Hij heeft een aantal van de namens mijn fractie gestelde vragen beantwoord. Wat mij betreft zijn ze afdoende beantwoord, maar er blijft staan het punt dat hijzelf ook als het kernpunt aanduidde. Daarom wil ik daarmee beginnen.

Wat de minister zei vat ik maar op mijn eigen manier samen, zoals ik dat eerder ook geprobeerd heb. Achteraf gezien ben ik er niet helemaal in geslaagd om de regeringsargumentatie samen te vatten, maar goed, u moet het ermee doen. De minister gebruikte het voorbeeld van de burgerluchtvaart. Hij zei dat er een totaal aan veiligheidsvoorschriften is voordat je met een vliegtuig de lucht in mag. Daar moet je gewoon aan voldoen, eenvoudig gezegd. Ik heb de indruk dat hij er dan aan voorbijgaat dat je ook onderscheid zou kunnen maken in soorten veiligheid. Ik noem dat maar even gemakshalve de nationale veiligheid en de bedrijfsveiligheid. Het personeel, het materieel, de poortjes, de instructie aan het personeel en het controleren of het personeel goed functioneert, noem ik allemaal maar het bedrijfsproces. Dat is een verantwoordelijkheid van het bedrijf. De kosten daarvoor liggen ook bij dat bedrijf. Daarnaast is er de nationale veiligheid. Ik ga mij er niet aan wagen om daar een definitie van te geven. Dat zou boven mijn krachten zijn, maar ik wil wel wat kenmerken noemen die in dit verband relevant zijn.

In de eerste plaats gaat het om een bepaalde grootschaligheid. Een enkel ongeluk is geen kwestie van nationale veiligheid, hoe triest ook. Hij heeft daar een aantal voorbeelden

van genoemd: de zeedijken, de politie, de burgerluchtvaart, defensie, de gasvoorziening en de drinkwatervoorziening. Ik ben blij dat hij de kerncentrale en hoogovens ook genoemd heeft. In de tweede plaats gaat het om een eigen taak van de overheid die zij ook uitvoert met eigen mensen — politieambtenaren, militaire ambtenaren, rechterlijke ambtenaren, AIVD-ambtenaren en ambtenaren van de buitenlandse dienst — en eigen middelen. Denkt u aan het geweldsmonopolie en allerlei privacyschendingen die normaal gesproken niet toegestaan zijn. Denkt u aan vrijheidsbeneming. Het gaat dus om een eigen taak die met eigen mensen en eigen middelen uitgevoerd wordt. In de derde plaats gaat het om het kenmerk dat iedereen daarvan profiteert. Misschien profiteert niet iedereen van iedere component van die nationale veiligheid en ook niet op hetzelfde moment. Er kan een bepaalde volgtijdelijkheid in zitten, maar bijna iedereen profiteert daarvan. Je kunt niet onder die veiligheidsparaplu vandaan, al zou je dat willen. Dat heeft in mijn ogen de logische consequentie dat iedereen daaraan meebetaalt via de algemene middelen.

Dat uitgangspunt meen ik nog steeds staande te moeten houden, ondanks dat de minister twee argumenten genoemd heeft die mij wel tot nadenken stemmen maar die mij voorlopig nog niet doen wankelen. De minister zei daar het volgende over. Ik vat het maar weer op mijn manier samen. Als ik het niet goed doe, hoor ik het in de tweede ronde wel. Hij zei in de eerste plaats: het wordt gewoon voorgeschreven door de overheid. Luchtvaartmaatschappijen moeten daaraan voldoen. Dat wordt hun gewoon door de overheid opgelegd. Dat is juist, maar ook hier is het goed om onderscheid te maken. Er wordt weleens gezegd: de overheid is een veelkoppig monster. Dat zou ik niet voor mijn rekening willen nemen, maar de overheid treedt wel op in verschillende hoedanigheden. Een daarvan is de hoedanigheid van hoedster van de nationale veiligheid, waarvoor zij met eigen gekwalificeerde mensen eigen taken uitvoert. Een ander daarvan is de overheid als wetgever. Die rol is ons hier niet onbekend. In die hoedanigheid legt de overheid aan iedereen voorschriften op. Dat laat de taak en de verantwoordelijkheid van de overheid als hoedster van de nationale veiligheid echter onverlet. Dat kunnen we niet wegpoetsen via de regelgevende en de wetgevende taak van de overheid.

De **voorzitter**:
Houdt u uw tijd in de gaten, mijnheer Schouwenaar?

De heer **Schouwenaar** (VVD):
Eerlijk gezegd niet, maar ik ben blij dat u dat wel doet.

De **voorzitter**:
U had vijf minuten opgegeven en daar zijn we nu.

De heer **Schouwenaar** (VVD):
Tja. Ik heb nog een paar woorden, die ik toch ...

De **voorzitter**:
Dan wel heel snel, hè.

De heer **Schouwenaar** (VVD):
Dank u wel. Ik zal het dan met wat minder woorden doen.

De **voorzitter**:
Hoe langer u tegen mij praat, hoe langer het duurt.

De heer **Schouwenaar** (VVD):
Oké, oké ...

De minister noemde het voorbeeld dat we met de auto op vakantie gaan en kunnen kiezen. Ook als er echter heel veel mensen met de auto gaan, blijft de burgerluchtvaart een eminent punt van zorg. Alle eisen en problemen en dus ook alle maatregelen, profijt en kosten daarvan blijven dus onverminderd intact. De constatering is dus wel juist, maar dat is geen argument waarmee de nationale veiligheid en passant kan worden ingelijfd bij de burgerluchtvaart. In mijn ogen is de nationale veiligheid heel goed te scheiden van de grote vergaarbak aan bedrijfsveiligheid, waar bedrijven zich aan te houden hebben. De overheid zorgt voor de nationale veiligheid. Die kan dus ook best apart aan ons allemaal in rekening gebracht worden. Dat uitgangspunt staat nog steeds. Onze bereidheid om ons te laten overtuigen staat echter ook nog steeds. Ik kijk dus, net als bij de afronding van mijn eerste ronde, met belangstelling uit naar de reactie van de minister.

Excuses voor mijn tijdsoverschrijding.

De **voorzitter**:
U hebt nog net niet zo veel tijd genomen als in de eerste termijn, maar het komt aardig in de buurt.

De heer **Meijer** (SP):
Voorzitter. In mijn eerste termijn heb ik aan de minister vier vragen gesteld. De eerste had betrekking op de gang van zaken in het verleden. De minister heeft daar een heel veilig antwoord op gegeven. Dat is wel toepasselijk bij het onderwerp. Hij geeft geen oordeel over het verleden en geen bevestiging of ontkenning daarvan. Dat kan op zichzelf ook veelzeggend zijn. In ieder geval is de conclusie van de minister— ik ben daar blij mee — dat er geen systeem moet zijn waarin "ons soort mensen" deze functies mag vervullen en waarin andere mensen, die niet tot dat inner circuit behoren, dat niet mogen. De goede intentie wordt aangegeven, zonder echt duidelijkheid te scheppen.

Het tweede punt dat ik bevroeg is de poolvorming. De heer De Graaf van D66 is daar ook nog speciaal op ingegaan. Hij zei dat alleen diegene die daadwerkelijk een veiligheidsfunctie moet vervullen, onderzoek moet ondergaan. De minister zegt daar nu heel rechtstreeks over dat poolvorming niet mag. Dat is op zichzelf duidelijk. De vraag is echter hoe daarmee wordt omgegaan. In de praktijk schijnt het verschijnsel zich namelijk wel voor te doen. Het mag niet en zal in de toekomst ook niet mogen, maar het zal in de toekomst mogelijkerwijze wel voorkomen. Hoe wordt daar dan mee omgegaan? Daarover mag wel wat meer duidelijkheid ontstaan.

Mijn derde vraag had betrekking op de vrijwilligersorganisaties die een aanvullende wens hebben. Mevrouw De Boer heeft geconstateerd dat er ook negatieve kanten aan die wens kunnen zitten en dat is heel begrijpelijk. Ik heb de wens uit die kring toch overgebracht. Ik constateer dat de minister daar niet op is ingegaan.

Mijn vierde vraag ging over de termen "voldoende" en "onvoldoende". De minister zegt daarover dat het ook in een andere wet staat. Dat klopt. Hij noemt het argument van een te groot gat in een curriculum vitae. Dat kan inderdaad een probleem opleveren. Ik kan wel meevoelen dat dat de verdenking oproept dat de betrokkene in die periode iets heel vreemds heeft uitgehaald dat zich erg slecht verhoudt tot de te vervullen functie. Gelijktijdig blijft er het element van mogelijke willekeur in zitten. Daartegen is geen garantie gegeven.

Ik kom nu bij het punt "kritiek die door anderen is geuit". De heer Schouwenaar namens de VVD en in mindere mate de heer De Graaf namens D66 noemden de kwestie van het meebetalen door bedrijven. Anders dan bij de VVD liggen onze bezwaren meer bij de vestzak-broekzakmethode binnen de overheid, namelijk de doorberekening naar andere overheden toe, dan bij de doorberekening naar bedrijven. Die bedrijven worden immers geacht niet al te zielig te zijn en hun activiteiten te ondernemen met enig winstoogmerk. Van de kant van de bezwaarden daarentegen wordt gesteld dat de bedrijven er geen rechtstreeks eigen voordeel aan ontlenen en ook geen invloed hebben op de aard van het onderzoek, maar wel moeten voldoen aan een overheidsverplichting die in bredere zin bestaat. Dat is waar. Ik moet daarom constateren dat die inkomstenbron niet het allersterkste deel is van de door de regering gevolgde redenering. Nogmaals, onze bezwaren spitsen zich hierop niet toe. We kunnen ons echter indenken dat anderen daar wel bezwaar tegen hebben. De vraag is dan hoe we daar een oplossing voor kunnen vinden.

☐

De heer **Thom de Graaf** (D66):
Voorzitter. Ik dank de minister voor de antwoorden die hij in de eerste termijn gaf en de discussie die wij toen ook al hebben gevoerd. Ik kom terug op de twee punten die ik mij in de eerste termijn had voorgenomen aan de orde te stellen.

Het eerste punt was de motivering voor dit wetsvoorstel. Dit punt is er niet eenvoudiger op geworden na het antwoord van de minister in de eerste termijn, want de minister heeft feitelijk een van de twee motieven voor dit wetsvoorstel teruggenomen. De minister heeft geloof ik letterlijk gezegd dat de prijsprikkel "verwaarloosbaar klein" is en minimaal zal zijn, of miniem. Tegelijkertijd heeft hij die prijsprikkel toch nadrukkelijk als tweede motief voor dit wetsvoorstel genoemd. Dat was niet per ongeluk. Hij heeft het nog eens met zo veel woorden in een memorie van antwoord bij dit wetsvoorstel aan deze Kamer gezegd. De minister verwacht dat door de kostendoorberekening scherper zal worden gekeken naar de noodzaak om functies als vertrouwensfunctie aan te merken. Dat is die prijsprikkel. Nu zegt de minister echter dat dit nagenoeg geen rol speelt en te verwaarlozen is. Dat maakt de argumentatie voor dit wetsvoorstel er niet sterker op. De vraag is dan of wij menen dat wij de kosten van een overheidstaak — dat is een taak ter uitvoering van de overheidsfunctie, hier namelijk de bescherming van het nationale veiligheidsbelang — in rekening mogen en moeten brengen aan een bedrijf of een andere instantie, wanneer het uit het oogpunt van nationale veiligheid noodzakelijk is dat de overheid bekijkt of de betrokken werknemer wel deugt. Dat is dus geen bedrijfsbelang, maar een overheidsbelang. Dat is dominant. Als het een bedrijfsbelang zou zijn, zou de overheid ook kunnen zeggen dat het niet uitmaakt of een bedrijf er een vertrouwensfunctie van maakt en of een bedrijf de betrokkene gescreend wil hebben. Voor de overheid zou het dan immers geen aangelegenheid van nationale veiligheid zijn. De minister redeneert op dit punt dus weliswaar heel intelligent, maar niet heel consistent. Net als de heer Schouwenaar wil ik natuurlijk in de tweede termijn graag nog alle ruimte hebben om een afweging te maken naar aanleiding van het antwoord van de minister. Ik vraag me echter af of hij nog in staat is om nieuwe argumentatie hierover op te bouwen.

Dat brengt me op de verantwoordelijkheid van de vakminister. Als een bedrijf vindt dat een bepaalde functie moet worden aangemerkt als vertrouwensfunctie, waarvoor dat bedrijf Pietje graag wil hebben — vakminister, stel eerst vast dat er een vertrouwenscommissie is, dan gaan we onderzoek doen — zit daar dan een eigen afweging van die vakminister in? Kan de minister van Veiligheid en Justitie nog zeggen: kijkend naar de organisatie van Schiphol en luchtvaartmaatschappijen vind ik dat niet? Dat moet helemaal geen vertrouwensfunctie zijn. Je zou zeggen dat dat de verantwoordelijkheid van de vakminister is. Anders zouden alle vertrouwensfuncties gewoon door deze minister kunnen worden vastgesteld. Het gaat toch om de expertise die het ministerie heeft. Klopt dat? Kan de minister zeggen: kijkend naar uw organisatie vind ik dat u dat helemaal niet als vertrouwensfunctie zou moeten aanmerken?

In mijn eerste termijn heb ik de regering gevraagd om een beschouwing over de principiële vraag, wanneer diensten ter uitvoering en uitoefening van de overheidstaak rijp zijn voor doorberekening of niet-doorberekening. Welke criteria worden daarvoor gehanteerd? Welke principes zouden daarbij in overweging moeten worden genomen? Ik heb de minister gevraagd of de regering bereid is, daarover een beschouwing en het begin van een beleidskader te leveren. Helaas heeft de minister dat met een buitengewoon brede armzwaai van zich afgegooid. Dat dwingt mij tot het indienen van de volgende motie, waarvan ik gelukkig heb gemerkt dat daarvoor brede steun bestaat.

De **voorzitter**:
Door de leden Thom de Graaf, Lokin-Sassen, Schouwenaar, Koole, De Boer, Holdijk en Backer wordt de volgende motie voorgesteld:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er tot op heden geen bestendige beleidslijn binnen de overheid bestaat op het vraagstuk van het doorberekenen aan burgers en bedrijven van kosten van handelingen en diensten in het kader van de uitvoering van de overheidstaak;

overwegende dat het wenselijk is met het oog op de rechtszekerheid om een dergelijke bestendige beleidslijn te ontwikkelen door een kader te formuleren voor de afweging van handelingen en diensten die voor doorberekening in aanmerking kunnen komen;

verzoekt de regering om beide Kamers binnen een jaar een beschouwing omtrent het doorberekenen van kosten te zenden met daarin opgenomen een aanzet van een afwegingskader,

en gaat over tot de orde van de dag.

Zij krijgt letter D (33673).

☐

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks):
Voorzitter. Dank aan de minister voor zijn beantwoording, die erg kort was. Vaak is dat goed, maar in dit geval was de beantwoording wellicht wel erg kort.

Ik constateer met de heer De Graaf dat de minister in zijn beantwoording misschien wel meer dan de helft van de onderbouwing van het wetsvoorstel overboord heeft gezet. De secundaire doelstelling, namelijk het beperken van het aantal veiligheidsonderzoeken, lijkt niet meer aan de orde, want hij zegt dat de prijsprikkel nihil is. Op alle vragen die zijn gesteld over die beperking van het aantal heeft de minister ook maar geen antwoord meer gegeven. Als die hele argumentatie overboord is, snap ik dat. Als de minister zegt dat dat nog steeds de secundaire doelstelling is, zou ik die vragen graag alsnog beantwoord zien.

De minister hangt eigenlijk een heel verhaal op waarom het logisch is de kosten van veiligheidsonderzoeken, met name in de burgerluchtvaart, door te berekenen. Hij gebruikt daarbij als voorbeeld dat kosten van andere veiligheidsmaatregelen ook worden doorberekend. Dat bevestigt aan de ene kant mijn beeld dat het probleem met name bij de kosten van de burgerluchtvaart zit, zodat je zou moeten kijken hoe je dat oplost. Aan de andere kant denk ik dat de vergelijking niet helemaal opgaat. Want andere veiligheidsmaatregelen zijn veiligheidsmaatregelen die de bedrijven, dan wel de burgerluchtvaart, dan wel Schiphol zelf moeten nemen. Daar stelt de overheid voorwaarden voor. Het bedrijf moet die maatregelen nemen en het draagt de kosten. Bij veiligheidsonderzoeken gaat het om diensten die door de overheid worden geleverd. Het veiligheidsonderzoek wordt door de overheid gedaan. Het mag ook alleen door de overheid worden gedaan. Het bedrijf kan geen ander bureau inhuren om dat te doen. Het gaat dus om een specifieke overheidstaak en om de vraag of het gerechtvaardigd is om die door te berekenen. Ik zeg niet per definitie dat dat nooit zo mag zijn. Ik mis dan alleen het afwegingskader en de criteria, wanneer dat soort kosten wordt doorberekend. Daar heb ik nog geen begin van een antwoord op gehoord. Dat is nou juist het afwegingskader van de zojuist door de heer De Graaf ingediende motie. Wanneer kunnen/mogen wij kosten die de overheid maakt voor taken die exclusief door de overheid worden uitgevoerd, doorberekenen aan burgers en bedrijven? Zolang wij geen bevredigend antwoord op die vraag hebben, zien wij niet in waarom het redelijk zou zijn om deze kosten door te berekenen.

De **voorzitter**:
Ik begrijp dat de minister meteen kan antwoorden.

☐

Minister **Plasterk**:
Voorzitter. Ik zal mijn tweede termijn vooral gebruiken voor het bespreken van de motie. Maar ik ben nog antwoorden verschuldigd aan de heer Schouwenaar en anderen. Dat zal ik allereerst doen.

De heer Schouwenaar vatte mijn standpunt goed samen. Dank daarvoor. Hij spreekt over twee verschillende soorten veiligheid: bedrijfsveiligheid en nationale veiligheid. Ik zal proberen hem ervan te overtuigen dat het eigenlijk de schaal is en niet de aard van het veiligheidsrisico die maakt wanneer een risico als een nationale veiligheid wordt aangeduid. Wanneer iemand in een vrachtwagen gaat zitten en daarmee in de positie komt om een ernstig auto-ongeluk te veroorzaken, waarbij hij niet alleen zijn eigen leven riskeert, maar ook dat van andere weggebruikers, dan wordt dat risico, dat er wel is, niet zo zwaar gewogen dat er een veiligheidsonderzoek nodig is voor het worden van vrachtwagenchauffeur. Maar wanneer je in de burgerluchtvaart werkt, dan gebeurt dat wel. Dat is omdat de schaal waarop er iets mis kan gaan groter is. Hetzelfde geldt voor de beheerder van een vuurwerkwinkel. Daar is geen veiligheidsonderzoek voor nodig, terwijl hij wel degelijk een ongeluk kan veroorzaken waarvan ook anderen grote schade van zullen ondervinden. Maar wanneer iemand aan de knop zit bij een kerncentrale is het risico zo groot dat sprake is van een potentiële inbreuk op de nationale veiligheid. Ik wil daarmee zeggen dat het ook in de gevallen waarover we hier spreken wat mij betreft over bedrijfsveiligheid kan gaan, maar dat de schaal waarop die in het geding is zodanig is dat de klanten van het bedrijf en wellicht ook anderen — maar in de eerste plaats de klanten van het bedrijf — een risico lopen waarvan de overheid vindt dat dat moet worden afgedekt.

Dat doet de overheid zelf ook op kleine schaal. Bij het besturen van een voertuig vraagt de overheid dat men in het bezit is van een rijbewijs. De kosten van dat rijbewijs, dat overigens alleen maar op een door de overheid gereguleerde manier kan worden verkregen, liggen bij de gebruiker. Nogmaals, dan is er geen nationale veiligheid in het geding, maar wanneer sprake is van een potentiële inbreuk op de nationale veiligheid, kan dat in dit geval worden toegerekend aan de bedrijfsactiviteit. Daarom heb ik benadrukt dat consumenten een keuze hebben. Ze hoeven niet per vliegtuig te reizen, dat kan ook op een andere manier, met alle voor- en nadelen daarvan. Dat is toch een fundamenteel verschil met bijvoorbeeld een dijk: een snoeihard collectief goed, waaraan je je niet kunt onttrekken. Dan is het ook van collectief belang dat dat collectief wordt gefinancierd, zoals de leer van de openbare financiën ons duidelijk maakt. Wat het profijtbeginsel betreft, denk ik inderdaad dat alle kosten op deze manier kunnen worden doorberekend aan de mensen die profijt hebben van het feit dat dit product, namelijk de burgerluchtvaart, wordt aangeboden. Ik wil dus echt afstand doen van de indruk die in eerste termijn wellicht zou kunnen zijn ontstaan dat de overheid dit zou doen om bedrijven, die daar tenslotte ook belangrijk bij hebben, te laten meebetalen aan het gat in de begroting van de nationale veiligheid. Dat is niet de redenering bij dit voorstel. Het is echt toerekenbaar aan de specifieke activiteit

van de verschillende bedrijven waar dit over gaat. Ik hoop natuurlijk dat ik de vraag van de heer Schouwenaar daarmee voldoende heb beantwoord. Anders ben ik altijd bereid om daar een aanvulling op te geven.

De heer Meijer heeft gelijk als hij stelt dat ik op afstand ben gebleven van de beoordeling van de BVD ten tijde van de Koude Oorlog. Het belangrijkste lijkt mij toch dat er in het huidige regime geen sprake van kan zijn dat er op dat soort punten verschil wordt gemaakt. Ik denk dat wij het daarover eens zijn.

De poolvorming is nog wel een goed punt. Wij mogen een veiligheidsonderzoek alleen maar doen om zeker te stellen dat iemand die werkt bij een bedrijf of bij de overheid, een dergelijk onderzoek nodig heeft voor de processen waarbij hij op zijn werkterrein betrokken is. Dat veiligheidsonderzoek wordt gedaan voor die persoon. Als die persoon daar stopt met werken, en zich bijvoorbeeld aanmeldt bij een uitzendbureau, kun je niet altijd uitsluiten dat dat uitzendbureau zegt: we hebben iemand met een goedgekeurd veiligheidsonderzoek. Het is dus niet absoluut en niet waterdicht, maar het onderzoek mag in ieder geval niet verricht worden als niet helder is in welke betrekking iemand dat werk gaat doen. Of hij die betrekking vervolgens ook gaat vervullen, heeft de AIVD echter niet in de hand.

Op het punt van de vrijwilligersprojecten is al in de discussie met mevrouw De Boer gereageerd. Ik denk dat we in ieder geval de gezamenlijke conclusie kunnen trekken dat er inderdaad een element in zit dat voor betrokkenen soms niet gemakkelijk te accepteren is. Het kan zijn dat mensen die totaal te goeder trouw zijn en die van hun leven nooit iets verkeerds hebben gedaan, maar die niet kunnen verklaren wat ze die jaren van hun leven in land X hebben gedaan, niet worden toegelaten tot bepaalde functies. Dat wordt gedaan vanuit het voorzorgsbeginsel: als je dat niet helemaal zeker weet, moet je dat soms toch maar liever niet willen. Ik realiseer mij heel goed dat dat voor betrokkenen weleens zuur kan zijn. Dat is overigens de toepassing van de Wet veiligheidsonderzoeken. Wij als AIVD — zo zeg ik als verantwoordelijk minister — doen daar dus op zich niets aan. Ik kan dus inderdaad bevestigen dat bedrijven geen invloed hebben op het proces van veiligheidsonderzoeken en ook niet op het aanwijzen van de functies waarvoor dat geldt.

De heer De Graaf gaat het weer op een schaaltje wegen. Hij gaf zelf al aan dat zijn hoofdargument hetzelfde hoofdargument is als dat van de regering, namelijk dat het in het kader van het adequaat besteden van de middelen voor de AIVD billijk is dat datgene wat aan het bedrijfsproces kan worden toegerekend, zowel bij de overheid als daarbuiten, op die manier wordt toegerekend. De prijsprikkel is dus secundair. Ik heb al geoordeeld dat die 3 miljoen voor de luchtvaartsector, waar men 250 miljoen per jaar aan security charge heeft, niet zal betekenen dat men in de luchtvaart het hele proces anders zal inrichten. Het kan in andere sectoren, bijvoorbeeld bij een kerncentrale of in andere instellingen met dergelijke functies, wellicht anders uitpakken. Ook zijn er overheidssectoren waarvoor veiligheidsfuncties gelden. Hier en daar zijn er in de overheid inderdaad plekken aan te wijzen waar men wat al te gemakkelijk zei: doe voor die en die dan ook maar een veiligheidsonderzoek. Ik zal even in het midden laten om welke plekken binnen de overheid dat gaat, maar hier en daar geldt het wat meer. In het algemeen denk ik echter dat die prijsprikkel miniem zal zijn.

In antwoord op de vraag van de heer Schouwenaar heb ik gesproken over de nationale veiligheid.

Ik beantwoord eerst de vragen van mevrouw De Boer. Daarna kom ik te spreken over de motie. Ik ben inderdaad niet verder ingegaan op de vervolgvragen over de prijsprikkel, omdat ik al heb gezegd dat ik denk dat het effect daarvan niet groot zal zijn. Ik vind ook dat dat niet groot zou moeten zijn. Laat ik het toelichten: ik zou wensen dat men die processen gewoon zo veilig mogelijk inricht. Als er voor iemand €87 nodig is om veiligheidsonderzoek te doen, bijvoorbeeld bij de burgerluchtvaart, dan is dat zo en dan moet je dat op de koop toe nemen.

Vind ik dat er te veel veiligheidsonderzoeken worden gedaan? Het oordeel daarover is niet aan mij; dat is aan de vakministers. Ik constateer wel dat de minister van Justitie in ieder geval probeert om op verschillende plekken het aantal veiligheidsfuncties terug te brengen.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks):
Ter verduidelijking van deze wetsbehandeling heb ik nog een vraag. Zegt de minister hiermee dat wat in de memorie van antwoord oorspronkelijk het secundaire doel was, namelijk het beperken van het aantal veiligheidsonderzoeken, inmiddels helemaal niet meer geldt als doelstelling van deze wet?

Minister **Plasterk**:
Het is een secundair doel waarvan ik denk dat het effect ervan in de grootste sector waarover we vandaag spreken, namelijk de luchtvaartsector, zeer klein zal zijn, omdat het nog niet om 1% van de veiligheidskosten gaat. Daarmee blijft er dus een klein secundair doel. In andere sectoren kan het prijsbesef wellicht hoger zijn. In andere sectoren zijn er ook functies waarvoor een diepgravend veiligheidsonderzoek wordt gedaan. Een politiek assistent van een minister wordt voor zijn aanstelling uitgebreid, met zijn hele omgeving, dagenlang doorgezaagd. Dat zal overigens altijd zo blijven; dat is echter een veel duurder onderzoek.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks):
Dan is mijn conclusie dat de minister van het secundair doel om het aantal veiligheidsonderzoeken te beperken, nu al zegt dat dit wetsvoorstel eigenlijk niet bijdraagt aan het bereiken van dat secundaire doel.

Minister **Plasterk**:
In de luchtvaart is dat geen belangrijk doel. Dat heb ik zojuist gezegd. In andere sectoren kan het enigszins anders liggen. Ik heb ook gewezen op specifieke sectoren binnen de overheid waar men soms iets te gemakkelijk zegt: laten we nog maar een veiligheidsonderzoekje doen. Het primaire doel is om het budget van de AIVD aan te wenden voor het primaire proces van de dienst. In de loop der jaren is er geleidelijk een budget ingeslopen dat, binnen de verhoudingen van het budget van de AIVD, best groot is en waarvan je moet zeggen dat het toegerekend zou kunnen worden aan de bedrijfsprocessen waaraan het een bijdrage levert. Dan zou de AIVD meer tijd en middelen kunnen besteden

aan het opsporen van terroristen of aan andere activiteiten die van belang zijn voor de nationale veiligheid.

Ik sluit af met de motie. In het uiteindelijke dictum wordt gevraagd om uit te zoeken welke kosten die de overheid maakt, wel en niet doorberekend kunnen worden. Dat is nu totaal niet begrensd. Dat betreft bijvoorbeeld de vraag of het funderend onderwijs terecht gratis is, zoals in Nederland, of dat het, zoals in Amerika — en wat technisch ook mogelijk is — toegerekend zou moeten kunnen worden. Dat vind ik nogal wat, maar ik zie wie de ondertekenaars zijn. Als de Eerste Kamer der Staten-Generaal de regering vraagt om een aanzet tot een afwegingskader, dan zal ik eens kijken wat we kunnen doen.

De **voorzitter**:
Mijnheer Schouwenaar, kort graag.

De heer **Schouwenaar** (VVD):
Ik wil nog even terugkomen op het begin. Heb ik de minister goed begrepen dat hij zegt dat er een gradueel en geen essentieel verschil is tussen nationale veiligheid en bedrijfsveiligheid? Is het niet zo dat de graduele verschillen, als ze maar groot genoeg zijn, ook essentiële verschillen kunnen worden? En wat betekent dat dan voor de taakopdracht, de verantwoordelijkheid en de kostentoerekening?

Minister **Plasterk**:
Op de eerste twee vragen is het antwoord bevestigend. Het is natuurlijk een gradueel verschil, maar op een gegeven moment wordt het zo belangrijk dat je zegt: we accepteren het niet dat er geen enkele moeite is gedaan om te kijken of de mensen, die aan de knoppen zitten om een vliegtuig met 400 mensen aan boord boven een stad te begeleiden, ook werkelijk zuiver op de graat zijn. Dat accepteren wij niet. Wij verbieden dat, tenzij er een veiligheidsonderzoek aan vooraf is gegaan om dat risico in ieder geval zo veel mogelijk te beperken. Dan is dus de nationale veiligheid in het geding. Stel dat je op kleinere schaal exact hetzelfde risico hebt met iemand die in een vrachtwagen gaat zitten, dan zeggen we daarvan: we kunnen er eigenlijk niet aan beginnen om dat allemaal te verplichten. Dan hopen we dus maar dat het goed gaat.

De heer **Schouwenaar** (VVD):
Dat leidt tot een onderscheid tussen nationale veiligheid en bedrijfsveiligheid. Het gaat niet om de vraag of dat onderscheid er is; daar zijn we het allemaal wel over eens. Ik snap echter niet goed dat dit noodwendig moet leiden tot een kostentoerekening aan het bedrijf. Het zou evengoed kunnen leiden tot een kostenverdeling: ieder bedrijf en de nationale overheid elk voor de eigen verantwoordelijkheid.

Minister **Plasterk**:
Ik denk dat het een matrix is van "nationale veiligheid - kleinschaliger veiligheid" en "bedrijfskosten - andere kosten". Alle vier de combinaties zijn mogelijk. Ook bij iets wat de nationale veiligheid niet raakt, zoals het besturen van een voertuig, is de overheid wel degelijk bereid om te zeggen: "U moet daar kosten voor maken. U mag dat niet zomaar besturen. We willen minimaal dat u rijles hebt gevolgd en een rijexamen hebt afgelegd. De kosten daarvan zijn voor u, want u wilt zo graag in een auto gaan zitten." Ik denk dat het strikt genomen twee begrippen zijn, die we onafhankelijk van elkaar moeten beoordelen. Het gebeurt dus heel vaak dat de overheid in het kader van de veiligheid eisen stelt aan een bedrijf en daarbij zegt: "De kosten die u moet maken om aan die eisen te voldoen, zijn een onderdeel van de kosten van het maken van het product. Die kosten dient u te dragen. Eventueel kunt u die doorberekenen aan uw klanten."

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks):
Ik constateer dat de minister aan het nadenken is over een afwegingskader met een matrix. Dat lijkt mij een aardig begin. Hij is echter nog niet ingegaan op het door mij gemaakte onderscheid. In reactie op de motie heeft hij het over het doorberekenen van kosten in het onderwijs. Het lijkt mij duidelijk dat het daar niet over gaat. Ik kijk hierbij ook even naar de heer De Graaf. Het gaat over het doorberekenen van kosten van overheidsactiviteiten, van overheidshandelen, van overheidsdiensten ter uitvoering van specifieke overheidstaken, dus ook het doorberekenen van de taken die aan de overheid zijn voorbehouden. Op dat criterium is de minister nog niet ingegaan. Ik weet niet of het zinvol is om dat nu te vragen, maar ik hoop van harte dat dit iets is wat wordt meegenomen in dat afwegingskader.

Minister **Plasterk**:
Ik heb al gezegd dat ik het oordeel over de motie aan de Kamer laat. Ik probeer echter te begrijpen wat er staat. Anders schiet het niet op. Er staat: "overwegende dat er tot op heden geen bestendige beleidslijn binnen de overheid bestaat op het vraagstuk van het doorberekenen aan burgers en bedrijven van kosten van handelingen en diensten in het kader van de uitvoering van de overheidstaak". Het bepalen wat wel en wat niet tot de overheidstaak behoort, lijkt mij dus uiteindelijk een politiek oordeel. Vervolgens wordt gevraagd om daarvoor een afwegingskader te maken. Ik ben blij om te horen dat het funderend onderwijs kennelijk niet in die zin tot de overheidstaak wordt gerekend. Daarmee wordt de problematiek iets kleiner. Ik heb echter al gezegd dat het bepalen van wat wel en wat niet tot de overheidstaak wordt gerekend, voor een groot deel een politiek oordeel is. Dat is dan misschien afgezien van de echte nachtwakerstaattaken, waarover iedereen het altijd eens is. Het is dus een kwestie van afwegen. Maar goed, ik zeg toe dat ik mijn best zal doen om binnen een jaar een aanzet tot een afwegingskader aan de Kamer te doen toekomen, zoals door de heer De Graaf gevraagd.

De heer **Thom de Graaf** (D66):
Het gaat over de uitvoering van overheidstaken door overheidsorganisaties, niet door andere instanties.

Minister **Plasterk**:
Dat staat er niet.

De heer **Thom de Graaf** (D66):
Daarmee valt het funderend onderwijs overigens al grotendeels af, want dat wordt niet door de overheid zelf gegeven maar door over het algemeen ...

Minister **Plasterk**:
Is er een amendement op deze motie, voorzitter? Dat staat er namelijk niet.

De heer **Thom de Graaf** (D66):
U mag dat in het kader van dit debat natuurlijk wel daaruit afleiden. De minister meent zelf dat de taak van het laten uitvoeren van een veiligheidsonderzoek bij uitstek een taak van een overheidsorganisatie is. De overheid had ook aan Schiphol of aan luchtvaartmaatschappijen kunnen opleggen dat zij zelf zouden voorzien in een veiligheidsonderzoek ten behoeve van specifieke functies. Dat hebben we niet gedaan, want we vinden dat een taak van een overheidsorganisatie. Immers, daarbij is een overheidsbelang in het geding, namelijk de nationale veiligheid. Als de minister iets minder onwillig is, begrijpt hij best wat de Kamer met deze motie beoogt.

Minister **Plasterk**:
Dat is een waarneming. Nogmaals, het gebeurt bij heel veel overheidstaken. Er worden bijvoorbeeld paspoorten uitgegeven. Daarvoor worden leges in rekening gebracht. Er worden hoge kosten gemaakt om ervoor te zorgen dat de paspoorten, inclusief de chips die daarop zitten, veilig zijn. Die kosten worden gewoon bij de burger in rekening gebracht. Die paspoorten hoef je trouwens niet af te nemen, want je hoeft niet te reizen. Als je echter gaat reizen, dan moet je geïdentificeerd kunnen worden. De kosten daarvan zijn intrinsieke kosten om veilig te reizen. Je betaalt daaraan mee in de kosten van het paspoort. Er zijn dus legio voorbeelden waarbij dit gebeurt.

De heer **Thom de Graaf** (D66):
Ik zeg niet dat dit niet gebeurt, en ik ben daar ook helemaal geen tegenstander van. Ik zoek alleen naar een set van criteria op grond waarvan we kunnen afwegen welke dienst zich er meer en welke dienst zich er minder toe leent. Hetzelfde geldt voor overheidshandelen. Het voorbeeld van het paspoort is inderdaad een mooi voorbeeld. Je hoeft in Nederland niet eens een paspoort aan te vragen. Er bestaat in zekere zin zelfs nog keuzevrijheid: je kunt ook kiezen voor een identiteitskaart, of zelfs voor het ook niet voor een identiteitskaart kiezen. Het element dat ik eerder, in de schriftelijke gedachtewisseling, heb ingebracht, namelijk de vraag of een bedrijf of een burger een keuze heeft, is door de minister terzijde geschoven. Hij zei: nee, dat speelt geen rol. Ik ben van mening dat dit hierbij wel een rol speelt. Dit is een van de discussiepunten waarmee de minister te maken heeft als hij die beschouwing schrijft. Is het een relevant criterium of niet? Om dat soort criteria gaat het.

Minister **Plasterk**:
Dank voor de hint. Dat doet me eraan denken dat ik de heer Schouwenaar nog een antwoord moest geven op zijn vraag in hoeverre de schaal van de kosten meegaat met de schaal van het gebruik. Ik denk dat die veiligheidsonderzoeken typisch een voorbeeld zijn van iets wat meeschaalt met het aantal vluchten. Als maar de helft van een bestaand aantal vluchten zou worden uitgevoerd, als dus de helft van de passagiers zou besluiten om per bus hun reisbestemming te bereiken, dan zouden de kosten navenant afnemen. Er zitten weinig constante kosten in. De meeste kosten hierbij zijn variabele kosten. Dat geldt overigens voor de hele security charge, want per gate worden mensen aangesteld en wordt apparatuur opgesteld. De kosten daarvan worden in het ticket doorberekend.

Ik hoop, zeker nu ik ondanks mijn aarzelingen royaal heb toegezegd dat ik deze motie zal uitvoeren, dat ik ook op royale steun van de Kamer voor dit wetsvoorstel kan rekenen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Ik kom tot afhandeling van dit wetsvoorstel. Wenst een van de leden stemmingen over het wetsvoorstel? Dat is het geval. Ik stel voor om volgende week over dit wetsvoorstel en over de motie te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.